

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**PRIORITY
DOCUMENT**SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

REC'D 27 OCT 2004

WIPO

PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 103 47 494.3

Anmeldetag: 13. Oktober 2003

Anmelder/Inhaber: ZF Friedrichshafen AG, Friedrichshafen/DE

Bezeichnung: Verfahren und Vorrichtung zur Bestimmung des
Drehmoments an Getriebewellen

IPC: G 01 L 3/00

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 28. Oktober 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Schäfer

Verfahren und Vorrichtung zur Bestimmung
des Drehmoments an Getriebewellen

5 Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Bestimmung des Drehmoments an Getriebewellen gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 beziehungsweise des Patentanspruchs 11.

Es ist unter Getriebefachleuten allgemein bekannt, dass zur Optimierung der Fahrstrategie und des Übersetzungsänderungsablaufs von automatischen Schaltgetrieben die Information über das aktuelle Motor- oder Getriebeeingangsdrehmoment genutzt wird. Üblicherweise wird dieses
15 aktuelle Drehmoment unter Berücksichtigung der Kurbelwellen- oder Getriebeeingangswellendrehzahl sowie der Fahrpedalstellung bestimmt, mit deren Hilfe aus einer in einem Auswerte- und Steuerungsgerät abgespeicherten Drehmomentkennlinie der aktuelle Drehmomentwert an der Kurbelwelle
20 beziehungsweise an der Getriebeeingangswelle ausgelesen werden kann.

Bei Retardern, also verschleißlosen Betriebsbremsen eines Fahrzeuges, wird deren Bremsmoment gemäß dem Stand
25 der Technik zum Beispiel in abhängig vom Bremsdruck und einer Kennlinie eingestellt, die ebenfalls in einem Steuerungs- und Regelungsgerät abgespeichert ist. Eine Regelung der Bremswirkung des Retarders ist auf der Grundlage einer solchen Bremswirkungsmessung aber nicht gut möglich.

30

Ausgehend von diesem Stand der Technik besteht die Aufgabe an die Erfindung darin, ein Verfahren und eine Vorrichtung vorzustellen, mit denen die Änderung des Ein-

gangsdrehmomentes eines Getriebes oder das Bremsmoment an einem Retarder schnell und einfach bestimmbar sind.

5 Die Lösung dieser Aufgabe ergibt sich für das Verfahren aus den Merkmalen des Patentanspruchs 1 und für die Vorrichtung aus den Merkmales des Anspruchs 11. Vorteilhafte Weiterbildungen und Ausgestaltungen der Erfindung sind den Unteransprüchen entnehmbar.

15 Der Erfindung liegt die Erkenntnis zugrunde, dass bei konstantem Getriebeübersetzungsverhältnis und konstantem Eingangsdrehmoment die Drehzahl einer Getriebeeingangswelle und einer Getriebeausgangswelle in einem festen Verhältnis zueinander stehen. Sofern sich dieses Verhältnis ändert, deutet dies bei beibehaltenem Übersetzungsverhältnis auf eine Änderung des Getriebeeingangsdrehmomentes hin. Dieser Änderungswert kann zur Bestimmung des Eingangsdrehmomentes genutzt werden.

20 In Kenntnis dieses Zusammenhanges wird erfindungsgemäß ein Verfahren vorgeschlagen, bei dem bei einem konstanten Übersetzungsverhältnis die Drehzahlen einer ersten Getriebewelle und einer zweiten Getriebewelle zyklisch gemessen werden, wobei an der ersten Getriebewelle ein
25 erstes Drehmoment und an der zweiten Getriebewelle ein zweites Drehmoment anliegt sowie die zweite Getriebewelle von der ersten Getriebewelle direkt oder indirekt über Zahnräder angetrieben wird. Zudem wird aus diesen beiden Drehzahlen ein Quotient errechnet und anschließend abgespeichert, sodann der aktuelle Quotient mit dem Quotienten
30 einer vorherigen Messung verglichen sowie bei einer Differenz zwischen dem Quotienten der aktuellen Messung und dem

der vorherigen Messung auf eine Änderung des Drehmoments der ersten Getriebewelle geschlossen.

5 Dieser Änderungswert kann allein schon zur Steuerung und Regelung von Übersetzungsänderungsvorgängen in einem Getriebe genutzt werden. Gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung ist jedoch vorgesehen, dass aus der Differenz der Quotienten das Eingangsdrehmoment in das Getriebe ermittelt wird.

15 In einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung ist zudem vorgesehen, dass die Drehzahlen der beiden Getriebewellen mit Sensoren ermittelt werden, die drehzahlbezogen elektrische Impulse erzeugen. Aus den gemessenen elektrischen Impulsen der Drehzahlsensoren an den beiden Getriebewellen kann bei einem konstanten Getriebeübersetzungsverhältnis bei einer Änderung des Drehmomentes eine Phasen- oder Winkelverschiebung der Impulse ermittelt werden, die proportional zum übertragenen Drehmoment und zur Elastizität der das Drehmoment übertragenden Getriebebauteile ist, sowie als Kenngröße für das Eingangsdrehmoment ausgewertet werden.

25 Wenngleich bevorzugt das Drehmoment einer Brennkraftmaschine ermittelt wird, sind auch noch andere Anwendungsfälle in der Getriebetechnik sinnvoll. So kann beispielsweise auch das Bremsmoment eines Retarders ermittelt und dieser Wert zur Steuerung und Regelung desselben genutzt werden.

30 Sofern das Drehmoment einer Antriebsmaschine, beispielsweise einer Brennkraftmaschine ermittelt werden soll, so bietet es sich in Kenntnis der Erfindung an, das

die Drehzahl des Antriebsmotors oder der Getriebeeingangswelle (erste Getriebewelle) sowie die Drehzahl einer Getriebeausgangswelle (zweite Getriebewelle) für die beschriebene Drehmoment- oder Drehmomentänderungsbestimmung genutzt werden.

Sofern das Bremsmoment eines Retarders festgestellt werden soll, werden vorzugsweise die Drehzahlen von zwei einem Retarder zugeordneten Getriebewellen gemessen werden.

Darüber hinaus kann mit dem genannten Verfahren auch das Zug- oder das Schubmoment im Getriebe ermittelt werden.

Schließlich sei darauf hingewiesen, dass das erfindungsgemäße Verfahren allein oder mit einer oder mehrerer seiner Ausgestaltungs- oder Weiterbildungsformen zur Drehmomentbestimmung an automatischen oder automatisierten Schaltgetrieben mit oder ohne Vorschaltgruppen verwendet werden kann.

Eine Vorrichtung zur Bestimmung des Drehmoments an Getriebewellen verfügt über ein Auswerte- und Steuerungsgerät, welches über Sensorleitungen drehmomentrelevante Messsignale von Sensoren am Getriebe erfasst und auswertet. Dazu ist vorgesehen, dass das Auswerte- und Steuerungsgerät mit zwei Drehzahlsensoren verbunden ist, die an zwei Getriebewellen angeordnet sind, wobei an der ersten Getriebewelle ein erstes Drehmoment und an der zweiten Getriebewelle ein zweites Drehmoment anliegt.

Zur Auswertung der erfassten Messwerte weist das Auswerte- und Steuerungsgerät einen Berechnungsbereich auf, in dem aus den erfassten Drehzahlmesswerten eines Messzyklus ein Drehzahlquotient ermittelt wird. Darüber hinaus ist ein Datenspeicher zur Abspeicherung der Drehzahlmesswerte und/oder der Drehzahlquotienten vorhanden. Zudem weist das Auswerte- und Steuerungsgerät einen Vergleichsbereich auf, in dem der Quotient des letzten Messzyklus mit dem Quotienten des vorletzten Messzyklus verglichen werden kann. Außerdem verfügt das Auswerte- und Steuerungsgerät über einen Entscheidungsbereich, in dem auf der Grundlage des Quotientenvergleichs das Vorliegen einer Drehmomentänderung festgestellt werden kann.

Letztlich wird es als vorteilhaft angesehen, wenn das Auswerte- und Steuerungsgerät einen Bestimmungsbereich aufweist, in dem aus der ermittelten Drehmomentänderung das an der einen Getriebewelle anliegende erste Drehmoment (Eingangsdrehmoment) feststellbar ist.

Auf der Grundlage der ermittelten Informationen kann dieses Auswerte- und Steuerungsgerät schließlich Steuerungsbefehle zur Durchführung von Übersetzungsänderungsvorgängen im Getriebe auslösen.

Zur Verdeutlichung der Arbeitsweise des Verfahrens und der erfindungsgemäßen Vorrichtung ist der Beschreibung eine Zeichnung beigelegt. In dieser zeigt

Fig. 1 ein Vorgelegegetriebe mit einem Messsystem zur Ermittlung des Getriebeeingangsdrehmoments,

- Fig. 2 ein Geberzahnrad für einen Drehzahlsensor
an der Getriebeeingangswelle,
Fig. 3 ein Geberzahnrad für einen Drehzahlsensor
an der Getriebeabtriebswelle,
5 Fig. 4 ein Diagramm zur Abhängigkeit eines Ein-
gangsdrehmoments M_e gegenüber einer Phasen-
oder Winkelverschiebung α und
Fig. 5 einen Sekundärretarder mit zwei Drehzahl-
sensoren.

Demnach ist das Verfahren beispielsweise bei einem
Vorgelegegetriebe 1 der in Fig. 1 gezeigten Art nutzbar,
bei dem eine Getriebeeingangswelle 2 und eine Getriebeab-
triebswelle 3 koaxial zueinander in einem Getriebegehäuse
15 angeordnet sind. Achsparallel zu diesen beiden Wellen be-
findet sich im Getriebe eine Vorgelegewelle 4, deren An-
triebszahnrad 6 von einem Abtriebszahnrad 5 auf der Ge-
triebeeingangswelle 2 antreibbar ist.

20 Darüber hinaus sind auf der Vorgelegewelle 4 Fest-
zahnräder 7 angeordnet, die zur Realisierung von bestimm-
ten Vorwärtsgangübersetzungsverhältnissen mit Losrädern 8
im Zahneingriff stehen, welche auf der Getriebeausgangs-
welle 3 drehbar gelagert sind. Zur wechselweisen Abbrem-
25 sung und drehfesten Verbindung der Losräder 8 mit der Ge-
triebeausgangswelle 3 sind auf dieser an sich bekannte
Synchronisations- und Koppelmittel 9 axial verschiebbar
und drehfest angeordnet.

30 Zur Feststellung einer Änderung eines an der Getrie-
beeingangswelle 2 anliegenden Eingangsdrehmomentes ist
eine Vorrichtung an dem Getriebe 1 angeordnet, zu der ein
Auswerte- und Steuerungsgerät 14 gehört, welches im ein-

fachsten Fall identisch mit dem Steuerungs- und Regelungs-
gerät des Getriebes ist. Dieses Auswerte- und Steuerungs-
gerät 14 steht mit Drehzahlsensoren 12, 13 über Sensorlei-
tungen 15, 16 sowie über Steuerungsleitungen 17 mit hier
5 nicht dargestellten Aktuatoren in Verbindung. Letztere
betätigen in an sich bekannter Weise alternativ zueinander
axial auf der Getriebeausgangswelle 3 verschiebbare jedoch
drehfeste Schiebemuffen der Synchronisations- und Koppel-
vorrichtungen 9.

Wie Fig. 2 und Fig. 3 zeigen, wirken die Drehzahlsen-
soren 12, 13 mit Drehzahlgeberzahnräder 10, 11 zusammen,
die drehfest auf der Getriebeeingangswelle 2 beziehungs-
weise auf der Getriebeausgangswelle 3 befestigt sind. Die
15 Zähne dieser Drehzahlgeberzahnräder 10, 11 erzeugen beim
Vorbeidrehen an den Sensoren 12, 13 in denselben elektri-
sche Impulse, die dem Auswerte- und Steuerungsgerät 14 wie
beschrieben zugeleitet werden.

Bei gleichbleibend konstantem Getriebeübersetzungs-
verhältnis steht die Drehzahl der Getriebeeingangswelle 2
und die Drehzahl der Getriebeausgangswelle 3 bekannterma-
ßen in einem konstanten Verhältnis zueinander. Dieser Ver-
hältniswert (also der Quotient zwischen der Getriebeein-
gangsdrehzahl und der Getriebeausgangsdrehzahl) wird von
25 dem Auswerte- und Steuerungsgerät 14 ermittelt und abge-
speichert. Anschließend wird in einem nun folgenden Mess-
zyklus erneut die Drehzahl der Getriebeeingangswelle 2 und
die der Getriebeausgangswelle 3 ermittelt sowie aus diesen
30 Werten ein zweiter Quotient bestimmt. Sofern bei einem
anschließenden Vergleich des aktuellen Quotienten und des
vorherigen Quotienten eine Abweichung festgestellt wird,

so bedeutet dies, dass sich das Getriebeeingangsdrehmoment geändert hat.

5 Da bei Schaltgetrieben die Getriebeeingangswelle in der Regel ohne Einfluss auf das zu übertragende Drehmoment mit der Antriebswelle eines Antriebsmotors, beispielsweise mit der Kurbelwelle einer Brennkraftmaschine verbunden ist, kann die festgestellte Änderung des Eingangsdrehmomentes als Änderung des Drehmomentes der Brennkraftmaschine interpretiert werden.

15 Diese Änderung des Eingangsdrehmomentes bildet sich im Messsignalverlauf der Sensoren 12, 13 an den Getriebe-
wellen 2, 3 wie Fig. 2 und Fig. 3 verdeutlichen dadurch ab, dass eine Phasen- oder Winkelverschiebung α der Mess-
signale feststellbar ist, die proportional zu dem vom Ge-
triebe zu übertragenem Drehmoment sowie abhängig von der
Elastizität der drehmomentübertragenden Getriebebauteile
ist.

20 In Kenntnis eines Start-Drehmoments für die beschrie-
benen Messungen kann mit Hilfe der Phasen- oder Winkelver-
schiebung α beziehungsweise durch den vorher beschriebenen
Quotientenvergleich zunächst der Änderungswert des Ein-
gangs-drehmoments und dann das aktuelle Eingangsdrehmoment
25 Me errechnet werden. Dieser Zusammenhang ist in Fig. 4
durch den Kurvenverlauf 26 beispielhaft dargestellt.

30 Neben der Bestimmung des Motordrehmoments oder Ge-
triebeeingangsdrehmoments ermöglicht das vorgestellte Ver-
fahren sowie die zugehörige Vorrichtung die Bestimmung des
aktuellen Bremsmomentes eines Retarders. Ein solcher Re-
tarder 18 ist beispielhaft in Fig. 5 schematisch darge-

stellt, wobei es sich hier konkret um einen sogenannten Sekundärretarder handelt.

5 Bei diesem Retarder 18 trägt eine Getriebeausgangs-
welle 19 ein Festrad 20, welches mit einem Festrad 21 auf
einer Retarderwelle 22 im Zahneingriff steht. Letztere
Welle 22 trägt in an sich bekannter Weise einen Rotor 23
einer hydrodynamischen Bremseinrichtung, die strömungs-
technisch mit einem zugeordneten Stator 24 zusammenwirkt.

15 Zur Bestimmung des von diesem Retarder 18 erzeugten
Bremsmomentes sind an der Getriebeabtriebswelle 19 und an
der Retarderwelle 22 Drehzahlgeberzahnrad 27, 28 befestigt,
die mit Drehzahlsensoren 25, 29 zusammenwirken. Diese
Drehzahlsensoren 25, 29 stehen wie in Fig. 1 dargestellt
über Sensorleitungen 15, 16 mit dem Auswerte- und
Steuerungsgerät 14 in Verbindung, wo die Auswertung der
Messwerte der Drehzahlsensoren 25, 29 erfolgt.

20 Durch diesen Aufbau ist es möglich, die Bremswirkung
auf die Getriebeabtriebswelle 19 durch den Retarder 18 zu
ermitteln und für eine Regelung der Bremsleistung desselben
einzusetzen. Dies geschieht bekanntermaßen durch eine
gezielte Befüllung eines Ölraumes zwischen dem Rotor 23
25 und dem Stator 24 des Retarders 18.

Bezugszeichen

	1	Vorgelegegetriebe
	2	Getriebeeingangswelle
5	3	Getriebeausgangswelle
	4	Vorgelegewelle
	5	Abtriebszahnrad
	6	Antriebszahnrad
	7	Festrad
	8	Losrad
	9	Synchronisations- und Koppelmittel
	10	Drehzahlgeberzahnrad
	11	Drehzahlgeberzahnrad
	12	Drehzahlsensor
15	13	Drehzahlsensor
	14	Auswerte- und Steuerungsgerät
	15	Sensorleitung
	16	Sensorleitung
	17	Steuerungsleitung
20	18	Sekundärretarder
	19	Getriebeabtriebswelle
	20	Festrad auf der Getriebeabtriebswelle
	21	Festrad auf der Retarderwelle
	22	Retarderwelle
25	23	Rotor des Retarders
	24	Stator des Retarders
	25	Drehzahlsensor auf der Retarderwelle
	26	Funktionsverlauf $M_e = f(\alpha)$
	27	Drehzahlgeberzahnrad
30	28	Drehzahlgeberzahnrad

Me Eingangsdrehmoment

α Phasen- oder Winkelverschiebung

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Verfahren zur Bestimmung des Drehmoments an
5 Getriebewellen, dadurch g e k e n n z e i c h n e t ,
dass bei einem konstanten Übersetzungsverhältnis die Dreh-
zahl einer ersten Getriebewelle (2, 19) und einer zweiten
Getriebewelle (3, 22) zyklisch gemessen wird,
wobei an der ersten Getriebewelle (2, 19) ein erstes Dreh-
moment und an der zweiten Getriebewelle (3, 22) ein zwei-
tes Drehmoment anliegt und die zweite Getriebewelle (3,
22) von der ersten Getriebewelle (2, 19) direkt oder indi-
rekt über Zahnräder (5, 6, 7, 8; 20, 21) angetrieben wird,
15 dass aus diesen beiden Drehzahlen ein Quotient errechnet
und anschließend abgespeichert wird, dass der aktuelle
Quotient mit dem Quotienten einer vorherigen Messung ver-
glichen wird und
dass bei einer Differenz zwischen dem Quotienten der aktu-
ellen Messung und dem der vorherigen Messung auf eine Än-
20 derung des Drehmoments der ersten Getriebewelle (2, 19)
geschlossen wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , dass aus der Differenz der Quotienten
25 das Drehmoment an der ersten Getriebewelle (2, 19) ermit-
telt wird.

3. Verfahren nach oder Anspruch 1 oder 2, dadurch
g e k e n n z e i c h n e t , dass die Drehzahlen der
30 beiden Getriebewellen (2, 3; 19, 22) mit Drehzahlsenso-
ren (12, 13; 25, 29) ermittelt wird, die drehzahlbezogen
elektrische Impulse erzeugen.

4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , dass aus den gemessenen elektrischen
Impulsen der Drehzahlsensoren (12, 13; 25, 29) an den bei-
den Getriebewellen eine Phasen- oder Winkelverschie-
5 bung (α) der Impulse ermittelt wird, die proportional zum
übertragenen Drehmoment und zur Elastizität der das Dreh-
moment übertragenden Getriebebauteile ist, sowie als Kenn-
größe für das Eingangsdrehmoment ausgewertet wird.

5. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen
Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass
die Drehzahlen des Antriebsmotors oder der Getriebeein-
gangswelle (2) und die Drehzahl einer Getriebeausgangswel-
le (3) gemessen werden.

15

6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , dass das Drehmoment einer Brennkraft-
maschine ermittelt wird.

20

7. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen
Ansprüche 1 bis 4, dadurch g e k e n n z e i c h n e t ,
dass das Bremsmoment eines Retarders (18) ermittelt wird.

25

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , dass die Drehzahlen von zwei einem
Retarder (18) zugeordneten Getriebewellen (19, 22) gemes-
sen werden.

30

9. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen
Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass
das Zug- oder das Schubmoment im Getriebe ermittelt wird.

10. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass dieses zur Drehmomentbestimmung an automatischen oder automatisierten Schaltgetrieben mit oder ohne Vorschaltgruppen verwendet wird.

11. Vorrichtung zur Bestimmung des Drehmoments an Getriebewellen, mit einem Auswerte- und Steuerungsgerät (14), welches über Sensorleitungen (15, 16) drehmomentrelevante Messsignale von Sensoren am Getriebe erfassen und auswerten kann, dadurch gekennzeichnet,

dass das Auswerte- und Steuerungsgerät (14) mit zwei Drehzahlsensoren (12, 13; 25, 29) verbunden ist, die an zwei Getriebewellen (2, 3; 19, 22) angeordnet sind, wobei an der ersten Getriebewelle (2; 19) ein erstes Drehmoment und an der zweiten Getriebewelle (3; 23) ein zweites Drehmoment anliegt,

dass das Auswerte- und Steuerungsgerät (14) einen Berechnungsbereich aufweist, in dem aus den erfassten Drehzahlmesswerten eines Messzyklus ein Drehzahlquotient ermittelt wird,

dass das Auswerte- und Steuerungsgerät (14) über einen Datenspeicher zur Abspeicherung der Drehzahlmesswerte und/oder der Drehzahlquotienten verfügt,

dass das Auswerte- und Steuerungsgerät (14) einen Vergleichsbereich aufweist, in dem der Quotient des letzten Messzyklus mit dem Quotienten des vorletzten Messzyklus verglichen werden kann,

dass das Auswerte- und Steuerungsgerät (14) über einen Entscheidungsbereich verfügt, in dem auf der Grundlage des Quotientenvergleichs das Vorliegen einer Drehmomentänderung festgestellt werden kann und

das Auswerte- und Steuerungsgerät (14) unter Nutzung dieser Information Steuerungsbefehle zur Durchführung von Übersetzungsänderungsvorgängen im Getriebe auslösen kann.

- 5 12. Vorrichtung nach Anspruch 11, dadurch g e -
k e n n z e i c h n e t , dass das Auswerte- und Steuerungsgerät (14) einen Bestimmungsbereich aufweist, in dem aus der ermittelten Drehmomentänderung das an der ersten Getriebewelle (2; 19) anliegende erste Drehmoment feststellbar ist.

Zusammenfassung

Verfahren und Vorrichtung zur Bestimmung
des Drehmoments an Getriebewellen

5

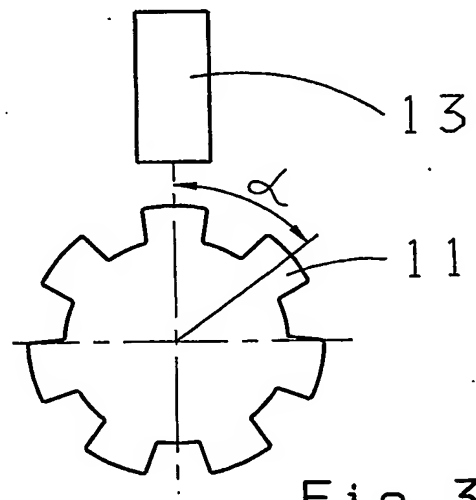
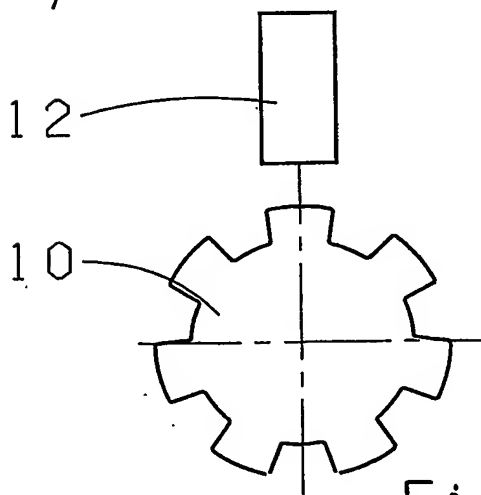
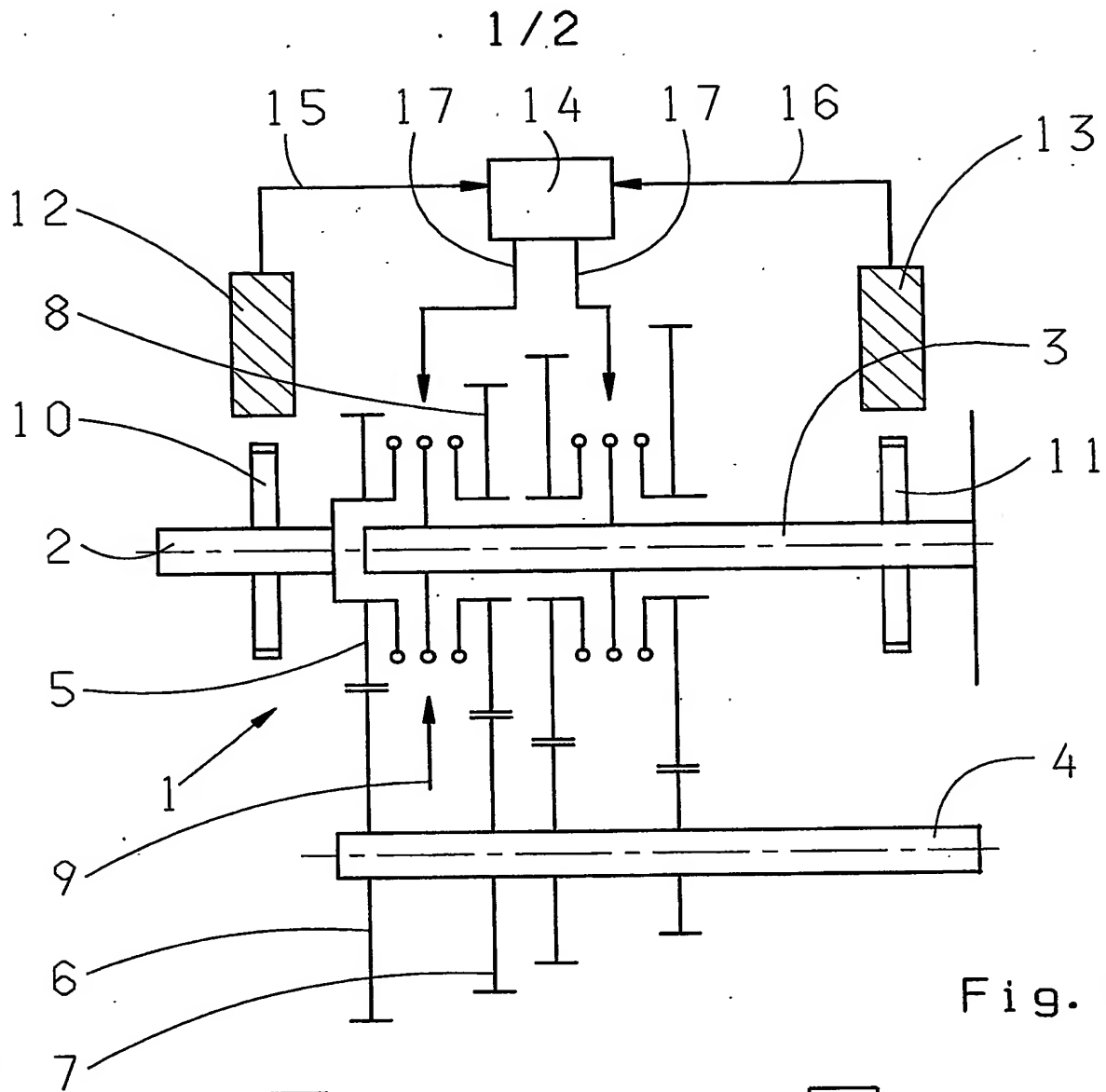
15

20

25

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Bestimmung des Drehmoments an Getriebewellen. Mit Hilfe des Verfahrens und der Vorrichtung wird bei einem konstanten Übersetzungsverhältnis die Drehzahl einer ersten Getriebewelle (2, 19) und die Drehzahl einer zweiten Getriebewelle (3, 22) zyklisch gemessen, wobei an der ersten Getriebewelle (2, 19) ein erstes Drehmoment und an der zweiten Getriebewelle (3, 22) ein zweites Drehmoment anliegt sowie die zweite Getriebewelle (3, 22) von der ersten Getriebewelle (2, 19) direkt oder indirekt über Zahnräder (5, 6, 7, 8; 20, 21) angetrieben wird. Zudem wird aus diesen beiden Drehzahlen ein Quotient errechnet und anschließend abgespeichert, sodann der aktuelle Quotient mit dem Quotienten einer vorherigen Messung verglichen und bei einer Differenz zwischen dem Quotienten der aktuellen Messung und dem der vorherigen Messung auf eine Änderung des Drehmoments der ersten Getriebewelle (2, 19) geschlossen.

Fig. 1



2/2

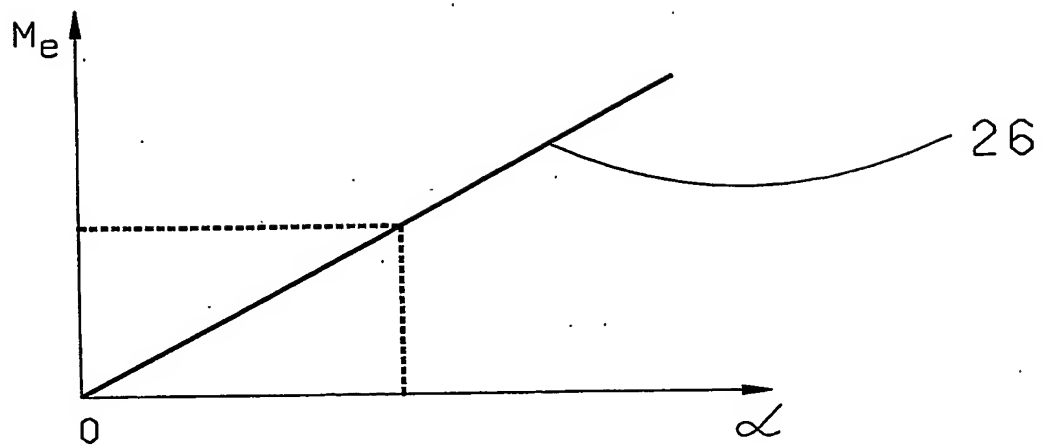


Fig. 4

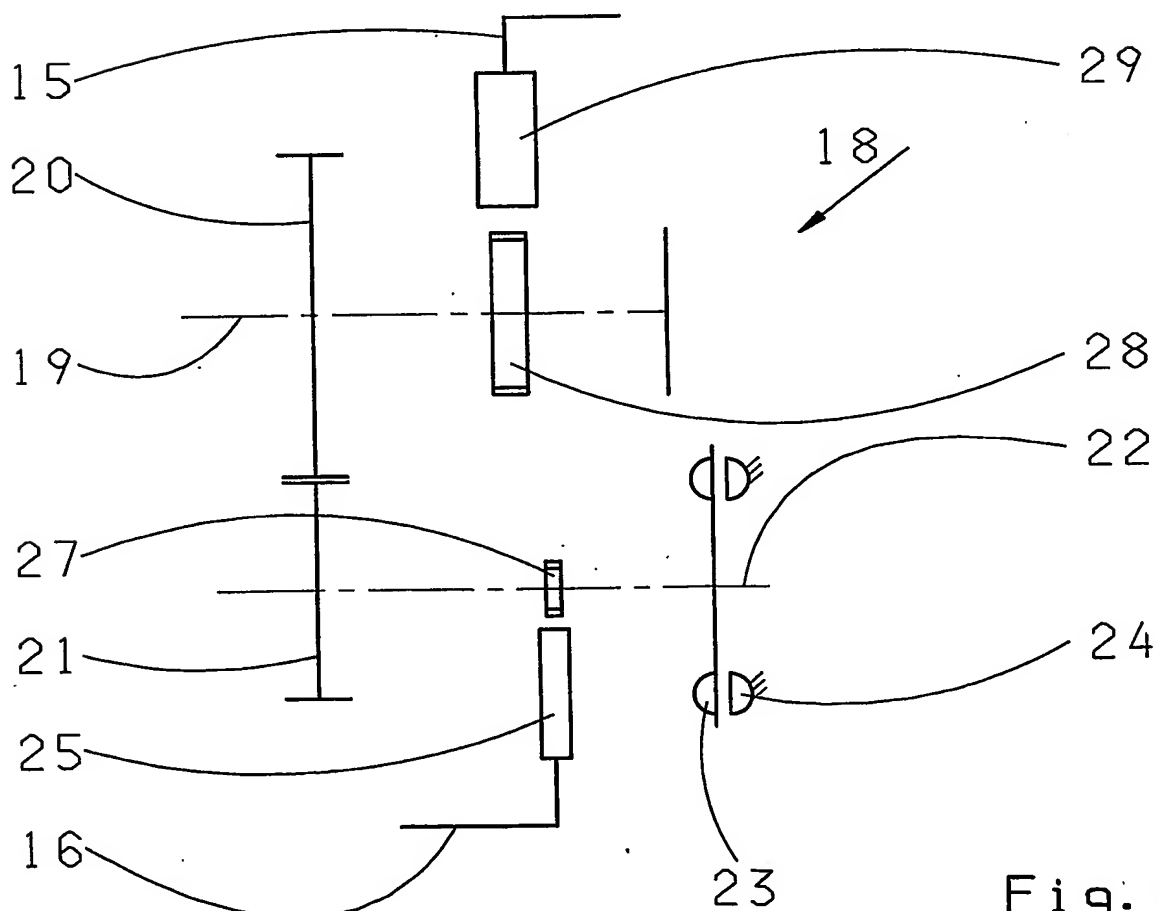


Fig. 5